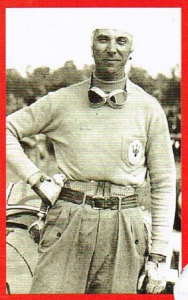
# EL MITO

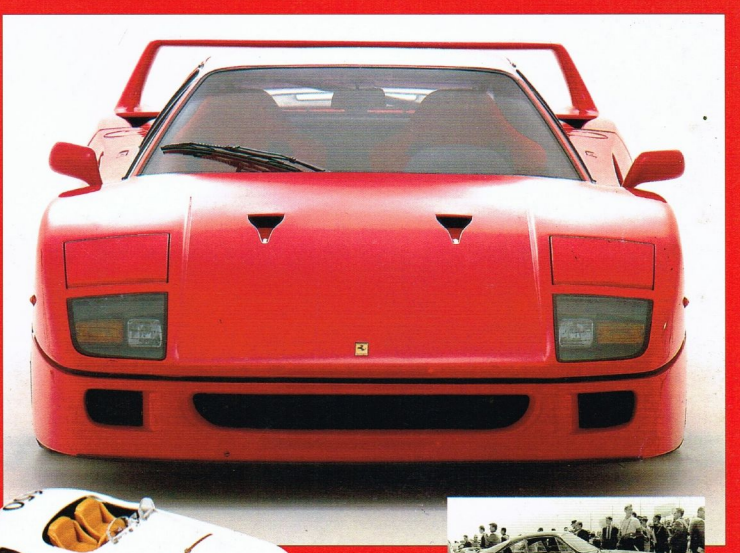
20

# Ferrari

***Las carreras, los hombres, la historia, los autos de ensueño***

F40: deportiva de culto





Cortese: el debut del Cavallino

Todos los modelos de las Mil Millas

330 LMB: fin de una época

9 789504 900313 10020

$ 4.90

PLANETA DeAGOSTINI

# EL MITO Ferrari

**n. 20**

*Dirección:* Marco Drago, Pietro Boroli

*Dirección Editorial General:* Mario Nilo
*Dirección Editorial áreas Hobby y Música:* Alberto Pietroboni

*Jefe de Redacción:* Michele Nuzzo
*Redacción:* Raoul Radice
*Secretaria de Redacción:* Luciana Ghilardi
*Coordinación Técnica:* Gabriele Caglio

*Dirección Area Video:* Marina Sejmand

*Realización:* Mediaspeed s.r.l.
*Dirección de Redacción:* Luca Grandori
*Redacción:* Luca Delli Carri, Carlo Montanaro, Filippo Piazzi
*Realización Gráfica:* Gabriele Brini, Gianlorenzo Frediani
*Texto:* Valerio Alfonzetti, Gianni Cancellieri, Silvana Casarotto, Roberto Gurian, Ferdinando Restelli, Alessandro Rigatto, Sergio Teruzzi

**La Editorial agradece a la Ferrari por su colaboración.**

© 1996-1997 Istituto Geografico De Agostini S.p.A., Novara
© 1996-1997 Istituto Geografico De Agostini S.p.A., Novara - De Agostini Mailing S.r.l., Novara
Registro en el Tribunal de Novara n. 9 del 27.3.1995
Director responsable: Pietro Boroli

Fotografía: *Archivio IGDA, Roberto Carrer, Ferruccio Falletti, Maggi & Maggi, Giancarlo Reggiani, Archivio Zagari®.*

Diseño: *Silvana Ghioni, Alberto Ipsilanti, Jimmy Rubin, Marco Vinelli.*

Editorial Planeta Argentina S. A.
*Presidente Ejecutivo:* Julio Roberto Pérez
*Director General Coleccionables:* Pedro Esteban Pascual
*Gerente de Producción:* Alejandro Luciani
*Coordinación General:* Alejandro Ulloa

*Traducción:* Vito De Palma
*Colaboradores:*
Diego Arguindeguy
Claudia Arroyo
Irene Banchero
Mercedes Sacchi
Carolina Schavelzon
*Fotocromía:*
Plus Film - Ruff's Graph

©Editorial Planeta Argentina S.A.I.C.
Av. Independencia 1668
1100 - Buenos Aires
Atención al cliente: 482-0655 y 482-0657
Distribuye en Capital: Huesca - Sanabria: Baigorri 103 - Buenos Aires
Distribuye en Interior: DGP: Alvarado 2118 - Buenos Aires

©Editorial Planeta Chilena S.A.I.C.
Olivares 1229 - Santiago de Chile

©Editorial Planeta Colombiana S.A.
Carrera 68 A, N° 25-55 - Santafé de Bogotá

©Editorial Planeta Mexicana S.A. de C.V.
Avda. Insurgentes 1162 - México D.F.

Impreso en diciembre de 1998

ISBN Obra completa 950-49-0029-1
ISBN Tomo 2 950-49-0031-3

Ninguna parte de esta publicación, incluido el diseño de cubierta, puede ser reproducida, almacenada o trasmitida en manera alguna ni por ningún medio, ya sea eléctrico, químico, mecánico, óptico, de grabación o de fotocopia, sin permiso previo del editor.

Impreso en: Sociedad Impresora Americana s.a.

## EL MITO FERRARI

*Consta de 62 fascículos de aparición semanal de 20 páginas más cubiertas, coleccionables en 6 volúmenes.*

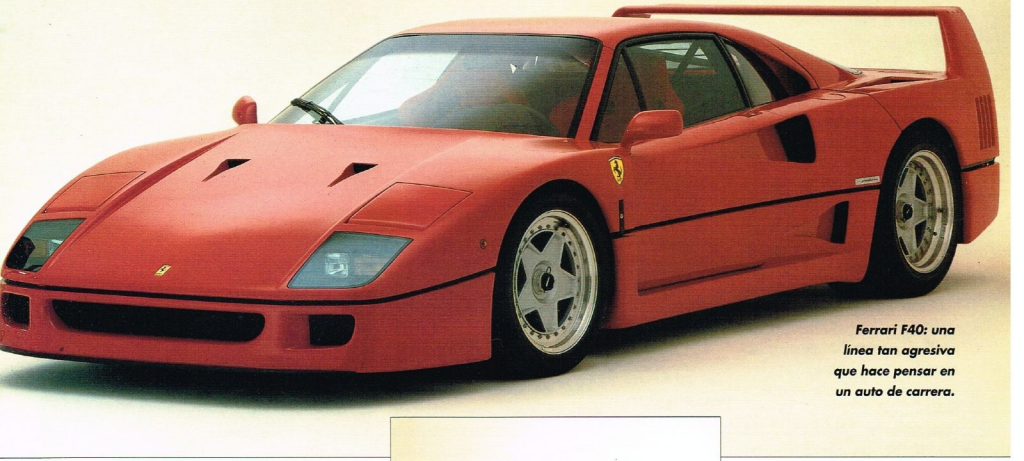
Orden de encuadernación

1er Tomo: Fascículos del 1 al 11
2do Tomo: Fascículos del 12 al 21
3er Tomo: Fascículos del 22 al 31
4to Tomo: Fascículos del 32 al 41
5to Tomo: Fascículos del 42 al 51
6to Tomo: Fascículos del 52 al 62

Pida a su kiosquero que le reserve un ejemplar de El Mito Ferrari. Adquiriéndolo todas las semanas en el mismo punto de venta facilitará la distribución y obtendrá un mejor beneficio.

# F40, una súper deportiva

1987: la Casa de Maranello festeja sus cuarenta años de actividad con una berlinetta de dos asientos, carrocería de carbono y motor V8 biturbo de 478 caballos. Su velocidad máxima: 324 Km/h.



*Ferrari F40: una línea tan agresiva que hace pensar en un auto de carrera.*

Al celebrar sus cuarenta años, todo el mundo quiere hacerse un regalo especial, extraordinario. Ferrari lo hizo en 1987, al festejar una edad que para muchos representa la madurez definitiva y para pocos, como el Cavallino, una segunda juventud.

Pero ¿qué puede regalarse un constructor de automóviles? Por supuesto: un automóvil. Pero uno hermoso, fuera de lo común. Así nació la F40, una de las Ferrari de los años 80 que dejaron su marca en la historia del automóvil y en el corazón de los muchos apasionados que soñaron con ella y de los poquísimos afortunados que pudieron comprarla.

*En la parte trasera domina un vistoso alerón.*

## LA F40 NACE EN AÑOS OSCUROS PARA LA FERRARI EN FORMULA 1

La segunda mitad de los años 80 fue un período oscuro en Fórmula 1 para el Cavallino Rampante, y en la producción en serie se estaba apagando el clamor suscitado en 1984 por la GTO y, sobre todo, por la Testarossa, el baluarte estilístico de toda la década. Ferrari necesitaba un soplo de aire fresco. Y, además, se acercaba el aniversario de los cuarenta años: 1947-1987.

Algo había que inventar para salir del túnel de la normalidad.

## MUCHA TECNOLOGIA Y EL SABOR DE LA TRADICION

Así nació la idea de una berlinetta que combinase la tecnología más avanzada y el gusto de la tradición, el sabor de la Ferrari. La idea fue realizar un auto tanto para la pista como para la ruta. Re-

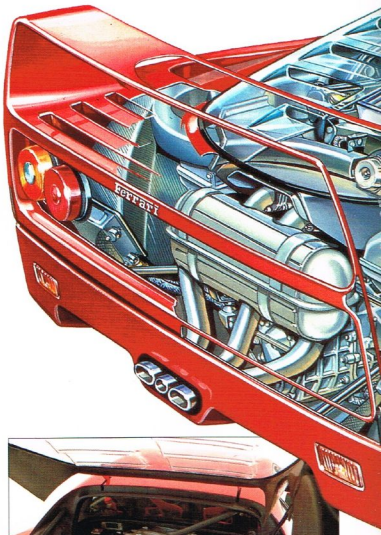
Los interiores austeros.

servada a aquellos "caballeros del volante" que gustan de la diversión de derrapar entre los pianitos de los curvones de Monza, y que después, a la noche, van a un restaurante con su potente Ferrari. La idea no es nueva, porque las Ferrari de los orígenes eran justamente así: autos de carrera y gran turismo al mismo tiempo. Fue ésa la fortuna de Ferrari, primer constructor que le ofreció al público autos ganadores en carrera y envidiados en los más elegantes hoteles y casinos de toda Europa.

FICHA TECNICA

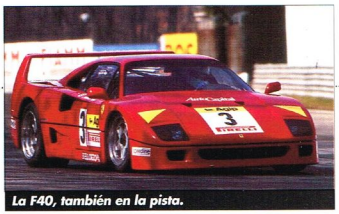
| | |
|---|---|
| **Motor:** | central y longitudinal, 8 cilindros en V a 90°, diámetro por carrera 82 x 69,5 mm, cilindrada 2936 cm³, compresión 7,8:1 |
| **Distribución:** | biárbol de levas a la cabeza, 4 válvulas por cilindro |
| **Alimentación:** | inyección electrónica, dos turbocompresores, dos intercoolers |
| **Potencia:** | 478 CV a 7000 rpm |
| **Cuerpo vehículo:** | carrocería dos asientos y dos puertas; chasis jaula de caños con elementos de refuerzo de materiales compuestos; carrocería de materiales compuestos |
| **Tracción:** | trasera, cambio de 5 marchas + MA |
| **Suspensiones:** | independientes en la cuatro ruedas, cuadriláteros deformables, resortes helicoidales |
| **Frenos:** | discos autoventilados |
| **Dirección:** | cremallera |
| **Neumáticos:** | 17 pulgadas |
| **Dimensiones:** | 4,43/1,98/1,13 metros |
| **Paso:** | 2,45 metros |
| **Ejes:** | del. 1,59, tras. 1,61 metros |
| **Peso:** | 1100 kilos |
| **Velocidad:** | 324 kilómetros por hora |
| **Aceleración 0-100 Km/h:** | 4,5 segundos |
| **Producción:** | 1987-1992: alrededor de 950 ejemplares |

Vista desde atrás, la F40 es toda alerón.



## TODO NACIO DE LA 288 GTO EVOLUCION

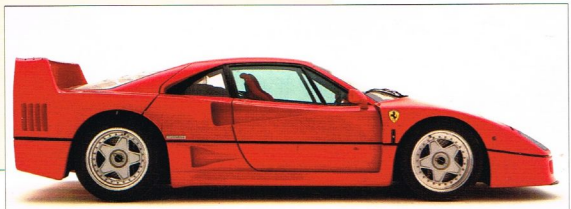
La idea no era nueva, y justamente por eso podía resultar ganadora. Existe también un punto de partida para este proyecto que se anunciaba ambicioso desde el comienzo: se trata de la 288 GTO Evolución de 1986, un vehículo realizado para investigar la posibilidad de aplicar algunas soluciones novedosas, más que para producir un verdadero auto de competición. Los ingenieros pusieron manos a la obra, sabiendo que el motor sería un ocho cilindros en V. Un motor que demostrará ser muy adecuado, con las modificaciones que fueron aportando.



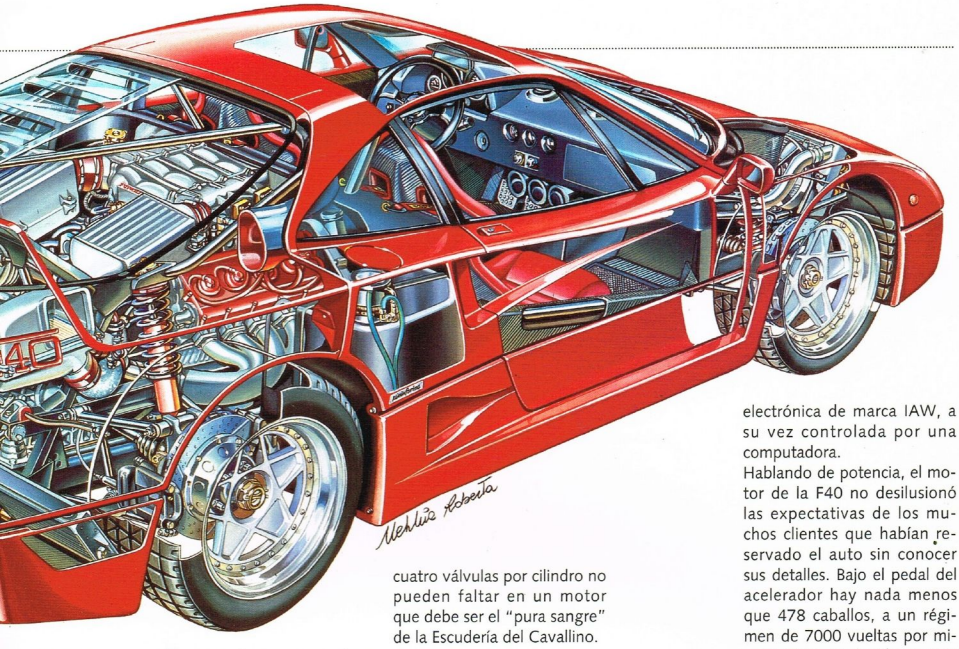
La F40, también en la pista.

## SUSPENSIONES DE FORMULA 1

*Las suspensiones de la F40 están en línea con el carácter altamente innovador del auto. Pueden regularse en tres posiciones: de este modo se dispone de la conformación más apta, ya sea cuando se corre en pista o cuando se viaja en ruta. El diseño de las suspensiones es netamente deportivo, casi como una monoplaza de Fórmula 1, con cuadriláteros superpuestos y barras de torsión, tanto en el tren delantero como en el trasero.*



*La aerodinámica fue estudiada en el túnel de viento.*



***El corte muestra la aerodinámica refinada de la Ferrari F40. Algunas soluciones derivaban de las competiciones, por necesidad de adherencia.***

das, para alcanzar una potencia capaz de dejar sin aliento a cualquier cliente de Ferrari.
Tiene una cilindrada de 2,9 litros y está equipada con dos turbocompresores IHI, asistidos por dos intercoolers que enfrían el aire proveniente del turbo y que termina en los conductos de aspiración, mezclado a la nafta. El doble árbol de levas a la cabeza y las cuatro válvulas por cilindro no pueden faltar en un motor que debe ser el "pura sangre" de la Escudería del Cavallino.

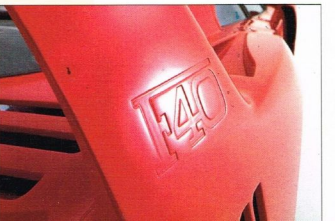
## DOS INYECTORES POR CILINDRO COMANDADOS POR COMPUTADORA

Además, cada cilindro está dotado de dos inyectores, para mejorar el llenado de la cúpula hemisférica formada por la cabeza y la parte superior del pistón.
El sistema de inyección está administrado, junto al de encendido, por una sofisticada electrónica de marca IAW, a su vez controlada por una computadora.
Hablando de potencia, el motor de la F40 no desilusionó las expectativas de los muchos clientes que habían reservado el auto sin conocer sus detalles. Bajo el pedal del acelerador hay nada menos que 478 caballos, a un régimen de 7000 vueltas por minuto. Esto, traducido a otros valores, significa una potencia específica de 160 caballos por litro de cilindrada. Un resultado récord, que sin embargo no limita las posibilidades en ruta de la F40, que puede tranquilamente ser usada en las calles de la ciudad, con la única precaución de cuidarse de los cordones y de los desniveles, porque la distancia al

## PARA 950 AFORTUNADOS FERRARISTAS

*Al comienzo debían ser 400, ni uno más: 400 clientes, entre los más aficionados a la Ferrari, que iban a tener el privilegio de comprar una F40. La nueva Ferrari tenía que ser un objeto de deseo. Y así fue. A la Casa de Maranello llegaron demasiados pedidos del nuevo modelo. Desde el comienzo, surgió un mercado paralelo con precios inflados, al punto de que el auto, vendido en unos 225.000 dólares, era revendido con un incremento del 35%, como en el caso de la F40 cedida por Nigel Mansell cuando era todavía piloto del Cavallino en Fórmula 1. Al final, una demanda tan grande obligó al Cavallino a modificar sus planes, y en 1992, cuando fue entregado el último ejemplar, se habían producido 950 berlinettas F40.*

***Sobre el costado del alerón trasero figura el nombre de la Ferrari más veloz de su época: F40.***



piso es la de un auto de competición. Claro que un motor potente no basta para hacer un "superauto". Para el chasis, los técnicos prefieren ir a lo seguro y no aventurarse por caminos nuevos o con muchas incógnitas. Así que optaron por una estructura de caños bastante clásica, una solución que para la Casa de Maranello ya no presenta ningún secreto. En algunos puntos, los caños de acero están reforzados con paneles de materiales compuestos.

## PARA LA CARROCERIA SE UTILIZAN MATERIALES ESPECIALES

*Aun si no se la puede definir hermosa, la F40 hizo soñar a muchos ferraristas.*

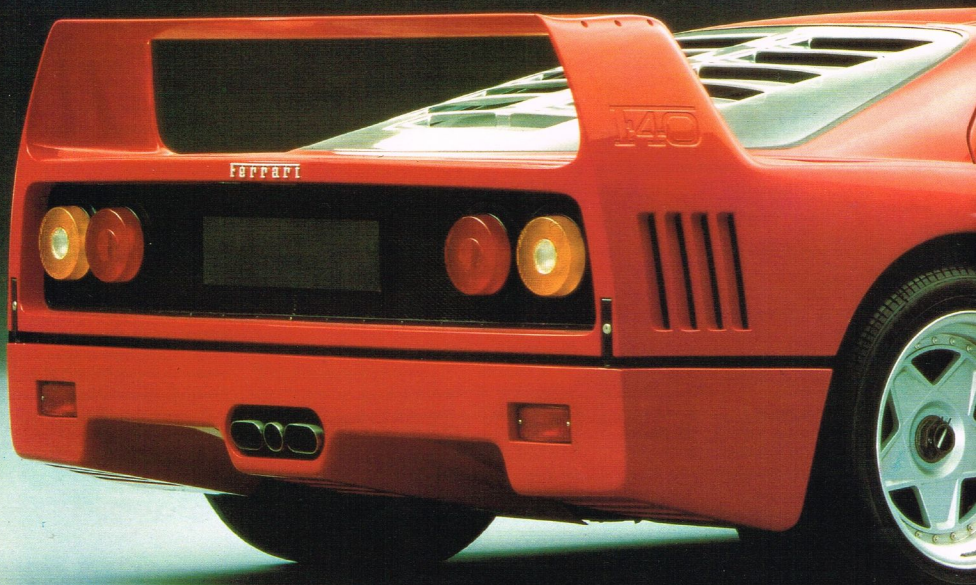
Los materiales especiales, totalmente novedosos, en cambio son utilizados en la carrocería, en la que se hace abundante uso de carbono y otros compuestos. El resultado es una extrema liviandad y, al mismo tiempo, suficiente rigidez para ofrecer un buen soporte de trabajo al chasis. La construcción de la carrocería es obra de Scaglietti.

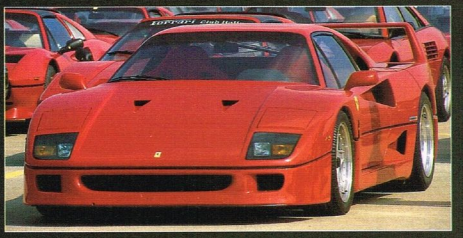
*La Ferrari F40 con un avión de las "Flechas Tricolores".*

También la aerodinámica es decididamente novedosa. La trompa es baja, aplastada contra el piso, con una boca agresiva en la parte inferior y dos tomas de aire tipo NACA en la parte alta del capot, con los faros que no son retráctiles sino fijos y transparentes, para no dañar la aerodinámica en los veloces viajes nocturnos. Lateralmente, la F40 nos recuerda una monoplaza de Fórmula 1, con dos grandes tomas de aire de diseño aerodinámico que van, respectivamente, al grupo frenos-neumáticos y al motor. Pero es la parte trasera la que provoca el mayor estupor. Un alerón de dimensiones decididamente imponentes domina la escena, provocando respeto frente a un vehículo que, aun estando detenido, promete una performance brillante.

## EL ALERON ES NECESARIO PARA LA ADHERENCIA

Si bien no favorece el perfil estético del automóvil, el alerón tiene un significado técnico al que no se puede renunciar: es absolutamente necesario para mantener el tren





*La trompa de la F40, con su amplio capot inclinado y las tomas de aire aerodinámicas.*

trasero adherido al asfalto durante las aceleraciones más violentas. Y con 478 caballos disponibles, no es raro sufrir la tentación de exagerar con el pedal del acelerador.

## PERFORMANCE SUPERIOR PERO CON ACONDICIONADOR

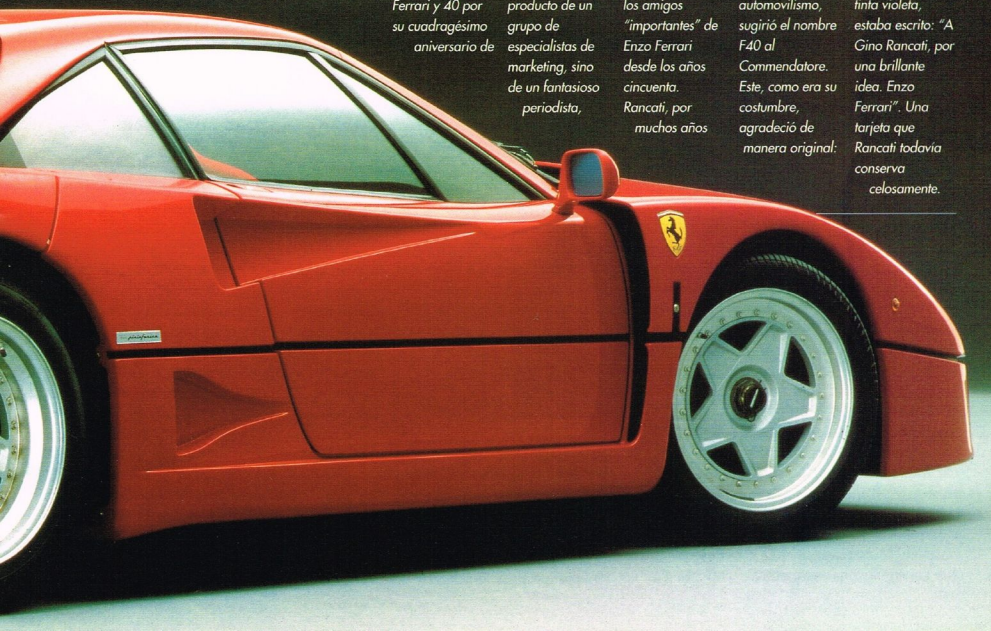
Para cumplir plenamente con la promesa hecha al proyectar la F40, es decir el deseo de crear un auto apto para la pista y para la ruta sin ninguna modificación, en la berlinetta del Cavallino hay también acondicionador de aire, un accesorio decididamente útil cuando, en verano, el motor desarrolla un calor casi intolerable. Una elección que le hizo torcer la nariz a muchos puristas. Pero ellos también tuvieron que convencerse de que, a pesar del acondicionador, la F40 es un verdadero "pura sangre" Ferrari.

## LA F40, TAMBIEN EN LAS COMPETICIONES

Cuando la F40 entró a la pista, en pruebas reservadas a las gran turismo derivadas de serie, demostró ser un auto ganador, contra rivales del calibre de los Jaguar XJ220, McLaren F1 y los Porsche más potentes. Y todo esto cuando no era más una "jovencita", ya que corrió hasta 1996 inclusive, año en el que fue presentada su heredera, la F50. ¿Acaso la longevidad no es un síntoma de nobleza?

## DE DONDE VIENE EL NOMBRE

*La historia de la F40 está dicha en su nombre: F por Ferrari y 40 por su cuadragésimo aniversario de actividad. Esta vez, la buena idea no fue producto de un grupo de especialistas de marketing, sino de un fantasioso periodista, siempre cercano a la Ferrari: Gino Rancati, uno de los amigos "importantes" de Enzo Ferrari desde los años cincuenta. Rancati, por muchos años periodista de la RAI, donde solía ocuparse del automovilismo, sugirió el nombre F40 al Commendatore. Este, como era su costumbre, agradeció de manera original: con una tarjeta en la que, con su inconfundible tinta violeta, estaba escrito: "A Gino Rancati, por una brillante idea. Enzo Ferrari". Una tarjeta que Rancati todavía conserva celosamente.*



# 1964, el Cavallino es campeón

El inglés John Surtees, ex motociclista, conquista la máxima corona en el último GP y trae nuevamente el título mundial a Maranello.

Fue un año propicio para Ferrari en Fórmula 1. En 1964, John Surtees logró, aunque sobre el final, coronarse campeón del mundo con una monoplaza de Maranello, tres años después de Phil Hill. El desarrollo del campeonato fue emocionante e incierto, con Ferrari, Lotus, BRM y Brabham repartiéndose las victorias en los GP programados. La Ferrari logró prevalecer también en la clasificación reservada a los constructores, sellando así una temporada totalmente positiva. En el primer GP del año, el de Mónaco en Montecarlo, Graham Hill consiguió una victoria importante, dejando a una vuelta de distancia a Ginther con BRM y a tres vueltas a Arundell, con Lotus. Clark, líder en las primeras fases de la carrera, fue frenado por problemas mecánicos y terminó cuarto, delante de Bonnier y Hailwood. En Zandvoort, en el GP de Holanda, Clark volvió al éxito, dominando toda la prueba.

## PARA LA FERRARI LA LUCHA SIEMPRE FUE DURA

Surtees, con Ferrari, fue segundo, precediendo a Arundell, Hill, Amon y Anderson. El desarrollo del GP de Bélgica, en Spa–Francorchamps, fue rico en emociones, con Gurney y Graham Hill que, luego de haber comandado las acciones, se quedaron sin nafta en el final de la carrera. Le dejaron así el camino libre a Clark con su Lotus. Detrás del escocés, clasificaron McLaren, Brabham, Ginther y los desilusionados Hill y Gurney.

El GP de Francia se disputó en Rouen y fue ganado por el Brabham de Gurney.

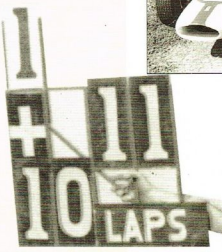
### 1964: LOS RESULTADOS DE LA FERRARI

| | |
|---|---|
| ***GP de Holanda,*** *24 de mayo* | *2° Surtees* |
| ***GP de Inglaterra,*** *11 de julio* | *3° Surtees, 5° Bandini* |
| ***GP de Alemania,*** *2 de agosto* | *1° Surtees, 3° Bandini* |
| ***GP de Austria,*** *23 de agosto* | *1° Bandini* |
| ***GP de Italia,*** *6 de septiembre* | *1° Surtees, 3° Bandini* |
| ***GP de EE.UU.,*** *4 de octubre* | *2° Surtees* |
| ***GP de México,*** *25 de octubre* | *2° Surtees, 3° Bandini, 6° Rodríguez* |

***Arriba, GP de Inglaterra 1964: Surtees es el tercero desde la derecha. Abajo, afiches de los hinchas en Monza.***

## LA CLASIFICACION DEL MUNDIAL

| Piloto | Auto | Puntos | Victorias |
|---|---|---|---|
| **Surtees** | Ferrari | 40 | 2 (AL,I) |
| **G. Hill** | BRM | 39 (41) | 2 (MC,EE.UU.) |
| **Clark** | Lotus-Climax | 32 | 3 (H,B,GB) |
| **Bandini** | Ferrari | 23 | 1 (AU) |
| **Ginther** | BRM | 23 | |
| **Gurney** | Brabham-Climax | 19 | 2 (F,M) |
| **McLaren** | Cooper-Climax | 13 | |
| **Arundell** | Lotus-Climax | 11 | |
| **Brabham** | Brabham-Climax | 11 | |
| **Siffert** | Lotus y Brabham-BRM | 7 | |
| **Anderson** | Brabham-Climax | 5 | |
| **Ireland** | BRP-BRM | 6 | |
| **Maggs** | BRM | 6 | |
| **Spence** | Lotus-Climax | 6 | |
| **Bonnier** | Cooper y Brabham-Climax | 3 | |
| **Amon** | Lotus-BRM | 2 | |
| **Hansgen** | Lotus-Climax | 2 | |
| **Trintignant** | BRM | 2 | |
| **Hailwood** | Lotus-BRM | 1 | |
| **P. Hill** | Cooper-Climax | 1 | |
| **Rodriguez** | Ferrari | 1 | |
| **Taylor** | BRP-BRM | 1 | |



***Arriba, las dos Ferrari 158 F1 con los colores azul y blanco de la Escudería NART. A la derecha, en el GP de Inglaterra un mecánico le marca a Surtees la distancia de Jim Clark.***

## 1964: CASSIUS CLAY, CAMPEON MUNDIAL

***Política:*** *"Operativo Retorno", fallido intento de Juan Domingo Perón por volver a la Argentina. Es destituido Nikita Jruschev y Leonid Brezhnev asume como secretario del Partido Comunista de la Unión Soviética. Lyndon B. Johnson es elegido presidente de los Estados Unidos. La República Popular China hace estallar su primera bomba atómica. Nace la Organización para la Liberación de Palestina (OLP).*
***Premios Nobel:*** *Martin Luther King recibe el de la Paz, y Jean-Paul Sartre rechaza el de Literatura.*
***Deporte:*** *XVIII Juegos Olímpicos en la ciudad de Tokio (Japón). Cassius Clay gana su primer título mundial de box.*

El piloto estadounidense dejó a más de veinticuatro segundos al BRM de Hill, que superó a Brabham. Detrás de ellos se ubicaron Arundell, Ginther y McLaren.

Por primera vez en la historia, el circuito de Brands Hatch hospedó el Gran Premio de Inglaterra. La lucha entre Clark e Hill vio prevalecer al campeón de Lotus, aunque sólo por 2,4 segundos. Surtees se ubicó tercero con Ferrari, delante de Brabham, de su compañero Bandini y del reaparecido Phil Hill. En el GP de Alemania, en Nürburgring, John Surtees repitió el éxito del año anterior con Ferrari, y dejó a un minuto y 15 segundos a Graham Hill.

### LORENZO BANDINI SE IMPUSO EN AUSTRIA

Bandini, con la segunda Ferrari (con motor de seis cilindros en vez de ocho) llegó tercero, dejando a sus espaldas a Siffert, Trintignant y Maggs.

En 1964, el GP de Austria, disputado en la pista del aeropuerto militar de Zeltweg, entró en el programa del Campeonato del Mundo. El piso irregular del trazado obligó al retiro de muchas monoplazas, por rotura de las suspensiones. Lorenzo Bandini, con Ferrari, se quedó con la prueba, venciendo a Ginther, Anderson, Maggs, Ireland y Bonnier.

Surtees se sumó a la lista de candidatos al título al ganar el GP de Italia en Monza. El inglés dejó a más de un minuto a McLaren. Tercero fue el otro ferrarista, Bandini, delante de Ginther, Ireland y Spence. En los Estados Unidos, en Watkins Glen, Hill volvió al éxito luego del retiro de Clark, precediendo a la Ferrari de Surtees. Tercero fue Siffert, delante de Ginther, Hansgen y Taylor.

El último GP programado, que se corrió en México, decidió el resultado del Campeonato Mundial. Hill fue tocado por Bandini en las primeras fases de la prueba, y perdió así la posibilidad de llegar entre los primeros. Clark parecía encaminado hacia el logro de la carrera y del título cuando, a dos vueltas del final, fue traicionado por una pérdida de aceite de su Lotus.

### SURTEES FUE CAMPEON GRACIAS A LA AYUDA DE BANDINI

Con Gurney en la primera posición, Bandini le dejó el segundo lugar a Surtees, permitiéndole ganar el título. Detrás del generoso piloto italiano se clasificaron Spence, Clark y Rodríguez.

## LAS SPORT PROTOTIPO

# 330 LMB, fin de una época

1963: tenía 400 caballos, una hermosa línea, una mecánica confiable y era heredera de la GTO.

Pero no logró ganar. Fue la última biplaza de Maranello con motor delantero.

*En los años 60, los autos de carrera eran tan hermosos como veloces.*

Tenía que garantizar la continuidad de la famosa GTO, gracias a su fórmula tradicional, y respaldar a la novedosa 250 P en el Campeonato Mundial de Marcas. Sin embargo, la hermosa 330 LMB desilusionó al equipo y a los aficionados, sin lograr el honor de un podio.

### TENIA EL MOTOR DELANTERO POR RAZONES DE MERCADO

Pero, igualmente, entró en la historia de la Casa de Maranello, porque fue la última Ferrari sport con motor delantero (¡y qué motor!) y tracción trasera. Fue también un poderoso instrumento de marketing (aunque, hablando de los años 60, sería mejor hablar del incomparable olfato comercial de Enzo Ferrari): las formas de la 330, tan parecidas a las de la contemporánea 250 GT Lujo, constituyeron un señuelo irresistible para los clientes de los autos de serie.

Hay que buscar los orígenes de la 330 LMB en la GTO, equipada con el motor de cuatro litros derivado de la Superamérica, presentada por la Escudería en un par de carreras de la temporada 1962. Se trataba de un modelo experimental, con la carrocería idéntica a las otras GTO, salvo por la gran joroba del capot: una modificación necesaria para alojar los tres grandes carburadores Weber 46 DCF3. Con este aspecto, el auto fue presentado en los Mil Kilómetros de Nürburgring: Willy Mairesse y Mike Parkes mantuvieron fácilmente el paso de las livianas hermanas sport, y consiguieron el segundo tiempo absoluto detrás de la 246 SP de Hill y Gendebien, y delante de la 268 SP de los hermanos Rodríguez, sin contar a los muchos Porsche presentes. El buen resultado impulsó al equipo para que siguiera desarrollando el concepto de la berlinetta cuatro litros, ahora con seis carburadores Weber DCN menos voluminosos. El vehículo, así alimentado, fue presentado en las 24 Horas de Le Mans, entre los 15 autos del equipo Ferrari, pero no brilló particularmente. Para el año 1963, Ferrari decidió, de todos modos, seguir con el experimento. Las razones eran especialmente dos.

### ESTUVO JUNTO A LA PRIMERA FERRARI SPORT CON MOTOR TRASERO

En primer lugar, tenía que acompañar a la primera Ferrari sport de 12 cilindros con motor trasero, la 250 P, en su debut: en caso de problemas con esta última, por lo menos habría una potente alternativa para dar batalla (como es sabido, Enzo Ferrari todavía no estaba convencido de la supremacía de los autos con "todo atrás"). También existía la ne-

Lorenzo Bandini con la 330 LMB.

En los bordes de la pista de Le Mans, en 1963, la 330 LMB de Sears y Salmon (número 12) poco antes de la largada.

*El volante es el tradicional, con tres rayos y el aro de madera.*

cesidad de presentar por lo menos un auto que se pareciera a las hermanas de serie, más que la formidable 250 GTO, que no tenía equivalencias directas: la clientela del Cavallino, desde siempre, es sensible al encanto de las carreras.

## EL CHASIS ERA IDENTICO AL DE LA SUPERAMERICA

Francamente, no se puede pensar en una tarjeta de presentación mejor para este auto, la 330 LMB, con un chasis prácticamente idéntico al de las lujosísimas Superamérica y las formas de la nueva 250 GT Lujo de serie: lo mejor de las Ferrari de ruta para un arma temible en las pistas.

La presentación oficial se realizó en Monza, el 4 de marzo de 1963, pocas semanas antes del comienzo del Campeonato Mundial de Marcas. Lorenzo Bandini se presentó al volante de la berlinetta, junto a Mike Parkes que estrenaba la 250 P. Pero los ojos de casi todos los presentes se fijaron, sobre todo, en ésta última. Sin embargo, las credenciales de la 330 LMB eran muy respetables. El motor era el cuatro litros monoárbol a la cabeza de la familia de la Testa Rossa, aún más potente que el de la GTO experimental de 1962 (de derivación 400 SA): entregaba 400 CV a 7000 vueltas por minuto, es decir una potencia específica de más de 100 CV/litro, un valor muy elevado para un motor de gran cilindrada.

*El equipo oficial de carreras en Monza, en marzo de 1963, para la presentación de la 330 LMB: desde la izquierda, Bandini, Parkes, Scarfiotti, Surtees, Vaccarella y Mairesse.*

## SOBRE LA COLA HABIA UN ESBOZO DE ALERON

El chasis era el mismo de la Superamérica, es decir una jaula de caños con el clásico paso de 2,5 metros. Las suspensiones delanteras eran independientes, mientras que el tren trasero tenía el tradicional puente rígido. Más original era la línea del cuerpo del vehículo: los flancos redondeados, sólo interrumpidos por las aberturas detrás de los guardabarros delanteros y traseros. Llegaban hacia una cola con un esbozo de relieve (hoy se lo llamaría un alerón) sobre el borde superior, y pequeños faros circulares. La trompa tenía los faros carenados, con el capot que bajaba entre ellos y una pequeña "boca" elíptica, con faros de profundidad a los costados y las tomas de aire para el enfriamiento de los frenos delanteros (para los traseros había dos tomas en la parte superior de los guardabarros traseros). En suma, un auto muy elegante en su sobria agresividad.

Se produjeron cuatro ejemplares de la hermosa 330 LMB, pero sólo los chasis 4381 SA y 4619 SA fueron utilizados oficialmente por la Escudería Ferrari. Más tarde, uno fue desti-

## LOS RESULTADOS DE LA 330 LMB

| Carrera | Fecha | Pilotos | Resultado |
|---|---|---|---|
| *12 Horas de Sebring* | *23/3/1963* | *M. Parkes* | *retirada* |
| *24 Horas de Le Mans* | *15/6/1963* | *Gurney-Hall* | *retirada* |
| | | *Guichet-Noblet* | *retirada* |
| | | *Salmon-Sears* | *5°* |

*24 Horas de Le Mans 1963: la 330 LMB de la pareja Guichet-Noblet.*

FICHA TECNICA

| | |
|---|---|
| **Motor:** | delantero, 12 cilindros en V, diámetro por carrera 77 x 71 mm, cilindrada 3967 cm³, compresión 8,8:1 |
| **Distribución:** | monoárbol a la cabeza, dos válvulas por cilindro |
| **Alimentación:** | 6 carburadores Weber 42 DCN |
| **Encendido:** | magnético |
| **Potencia:** | 400 CV a 7000 rpm |
| **Cuerpo vehículo:** | chasis jaula de caños |
| **Tracción:** | trasera; cambio de 5 marchas + MA |
| **Embrague:** | discos múltiples |
| **Suspensión:** | del. independiente, tras. con puente rígido |
| **Ejes:** | del. 1422 mm, tras. 1414 mm |
| **Dirección:** | cremallera |
| **Frenos:** | discos en las cuatro ruedas |
| **Ruedas:** | del. 6.00-15; tras. 7.00-15 |
| **Dimensiones:** | paso 2,5 metros, peso 1000 kilos |
| **Unidades producidas:** | 4 |
| **Números de chasis:** | 4381 SA, 4453 SA, 4619 SA y 4725 SA |

***Las doce tomas de aire del motor de la Ferrari 330 LMB.***

Sebring fue confiado a la pareja formada por Jean Guichet y Pierre Noblet (los ganadores de la categoría GT el año anterior con una GTO), mientras que el auto de la NART fue conducido por los estadounidenses Gurney y Hall, y el del importador inglés, por Salmon y Sears. Al final del terrible maratón francés, fue esta última, la del coronel O'Hare, la única en llegar, en la quinta posición.

nado a la NART, es decir North American Racing Team de Luigi Chinetti (4453 SA), y la última, con volante a la derecha, a la sociedad de importadores de Gran Bretaña, la Maranello Concessionaires Ltd., del coronel O'Hare (4725 SA).

## EL DEBUT FUE PROMETEDOR PERO SIN FRUTOS

La primera en entrar a la pista fue una de las berlinettas de la Escudería Ferrari, tripulada por Mike Parkes y Lorenzo Bandini. Fue inscrita, pocas semanas después de la presentación, en las 12 Horas de Sebring, junto a dos 250 P. El auto se comportó muy bien, pero un trompo y la consecuente salida de pista de Parker lo obligaron a retirarse. Por distintas razones, las 330 LMB no fueron presentadas en las siguientes pruebas del Campeonato de Marcas, es decir la Targa Florio y los Mil Kilómetros de Nürburgring. En cambio, aparecieron las tres juntas en Le Mans, pero ninguna de ellas con los colores oficiales: el vehículo de

## EN LE MANS SE CERRO LA BREVE CARRERA DE LA 330

Guichet y Noblet, luego de haber sido los más rápidos con la 330 LMB, tuvieron que retirarse en la hora 21 por problemas de motor, seguidos después de pocas vueltas por la otra 330 de Gurney y Hall, que rompió la caja.

Le Mans fue la última carrera en la que aparecieron las 330 LMB. Ya comenzaba la espera de una nueva Ferrari sport, con un nombre parecido: la 250 LM, potentísima GT con motor trasero.

## LA ULTIMA SPORT CON MOTOR DELANTERO

*"Los bueyes deben tirar el carro, no empujarlo." Enzo Ferrari lo había repetido a menudo, contestando a quienes le pedían un comentario sobre las monoplazas inglesas con motor trasero de fines de los años 50. Luego, él también tuvo que aceptar la evidencia de la superioridad de esa fórmula. Pero una cosa eran las monoplazas, y otra bien distinta eran los autos con ruedas cubiertas. Así, un día llegó la pequeña y ágil Dino 246 SP e inició un nuevo capítulo en la historia del Cavallino, que muy pronto iba a dar sus frutos también entre las grandes sport con la familia de la 250 P y sus herederas. Desde aquel momento, el último baluarte de la tradicional ubicación mecánica con motor delantero y tracción trasera fue el de los autos de serie: mientras la competencia proponía autos con motor central, la Ferrari todavía en 1968 lanzaba la Daytona con su hermoso V12 montado en posición delantera longitudinal. Luego llegarían la BB, la Testarossa y los otros "superautos" con motor trasero. Pero hoy, luego de tantos años, el tiempo demuestra que Ferrari tenía razón: la 456 GT volvió a la estructura de otros tiempos, y el último producto Ferrari, la F550 Maranello, también tiene el motor delantero.*

LOS PILOTOS

# Franco Cortese, el éxito del Cavallino

El corredor de Novara condujo el debut de Ferrari en Piacenza y la llevó a su primer triunfo en el GP de Roma de 1947.

Circuito de Piacenza, 11 de mayo de 1947: Franco Cortese, 44 años, está al volante de una nueva sport llamada 125 S. Es la primera Ferrari que participa en una competición y lo hace dominando: faltando dos vueltas para el final está cómodamente en la primera posición pero un repentino bloqueo de la bomba de alimentación la obliga a retirarse.

## TODO COMIENZA CON UN "PROMETEDOR FRACASO"

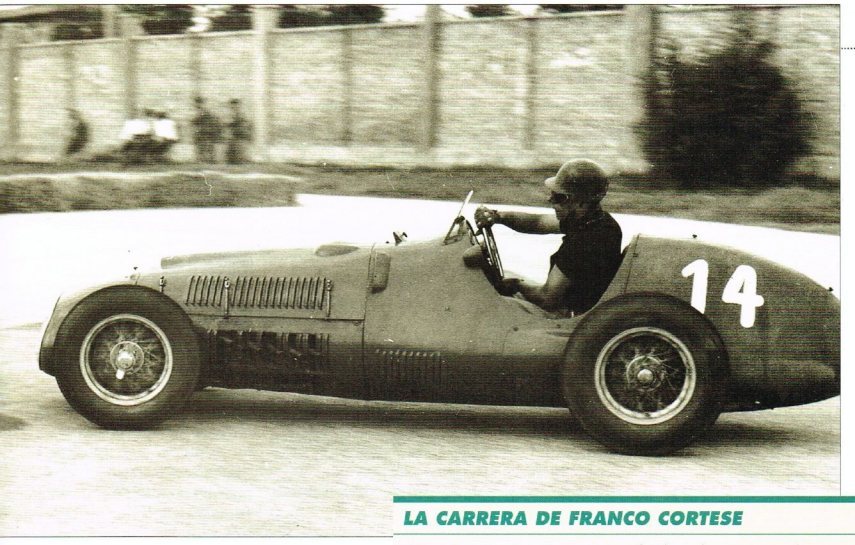
Un fracaso, entonces, pero prometedor", escribió Enzo Ferrari en sus memorias. Dos semanas después, el 25 de mayo de 1947, en el GP de Roma, en el circuito de las Termas de Caracalla, Franco Cortese, conduciendo el mismo auto, le regala a la Ferrari su primera victoria. Son dos hechos que alcanzarían, por sí solos, para valorizar la trayectoria de cualquier piloto. Pero Cortese coleccionó otros éxitos importantes, antes y después de aquellas fechas. Nacido en Oggebbio, en la provincia de Novara, el 9 de febrero de 1903, vivió en Livorno y luego en Milán. Comenzó a correr en 1926 y obtuvo, con una Itala tipo 61, un notable segundo puesto en la trepada Sorrento-Sant'Agata. Al año siguiente, siguieron un tercer lugar en el circuito del Montenero y un octavo en la edición inaugural de las Mil Millas. El gran maratón de Brescia siempre apasionó a Cortese, que participó en 19 de sus 24 ediciones: todo un récord. Nunca logró ganar, pero llegó cuarto en 1930, segundo en 1933, sexto en 1937 y 1950.

## EN LOS AÑOS TREINTA, CON ALFA ROMEO

Luego de varias performances notables (entre ellas, un segundo puesto en las 24 Horas de Spa, en 1930, con un Alfa Romeo oficial), logró su primera actuación de relieve en 1934, ganando, con un Alfa Romeo 6C 2300 de la Escudería Ferrari, la Targa Abruzzo, prueba que ganó

*Cortese, segundo desde la derecha, con Varzi (al volante del auto) y el conde Trossi (con anteojos), en 1938.*

*Cortese (cuarto desde la derecha) con el equipo Maserati en 1946.*



*Franco Cortese con la Ferrari 166 F2 en el GP de Módena de 1951.*

cuatro veces, repitiendo el éxito en 1935, 1937 y 1938.

## CORRIO TAMBIEN CON MASERATI Y FINALMENTE CON FERRARI

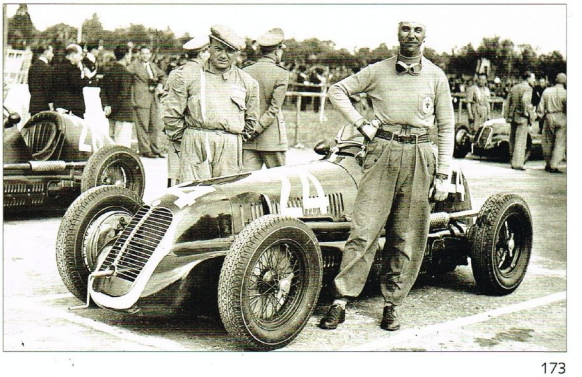
En ese último año logró imponerse, siempre con Alfa Romeo, también en el Trofeo Val d'Intelvi y, además, con Maserati, en los circuitos de Varese y de Módena, donde tuvo como principales adversarias a cuatro recién nacidas y ya temibles Alfettas 158.

En 1939, con una Maserati oficial, fue segundo en el GP de Sudáfrica en East London, y primero en el GP Grosvenor en Ciudad del Cabo. Antes del estallido bélico, cosechó otros buenos resultados, en-

*En la Targa Florio edición 1940, a la derecha, y abajo, luego del GP de Módena de 1951.*

## LA CARRERA DE FRANCO CORTESE

*Franco Cortese (Oggebbio, Novara, 9 de febrero de 1903 - Milán, 14 de noviembre de 1986) compitió por más de treinta años, de 1926 a 1958, construyéndose una sólida reputación por su manejo veloz, unido a una no común sensibilidad mecánica. Sus victorias más brillantes fueron una veintena, obtenidas al volante de seis marcas: Alfa Romeo, oficiales o de la Escudería Ferrari (Targa Abruzzo 1934, 1935, 1937 y 1938; Trofeo Val d'Intelvi 1938); Maserati oficiales o de la Escudería Ambrosiana (circuito de Varese y circuito de Módena 1938; GP Grosvenor, en Ciudad del Cabo 1939); Lancia (circuito de Módena y circuito de Luino 1946); Cisitalia (GP de Egipto 1947); Frazer Nash (GP de Pergusa y Targa Florio 1951); Ferrari, oficiales o privadas (GP de Roma, circuito de Vigevano y circuito de Varese 1947; GP de Nápoles 1950; Copa Cidonio y circuito de Sassari 1956).*



LOS PILOTOS

# Chris Amon, campeón desafortunado

Disputó 96 GP sin ganar nunca. Se distinguió en las carreras de duración y con la Ferrari ganó las 24 Horas de Daytona.

tre los cuales merecen recordarse un segundo puesto en la Targa Florio y un quinto en el GP de Trípoli de 1940, siempre con Maserati. Cuando se reanudó la actividad, al término del conflicto, conoció una segunda juventud. En 1946, con un Lancia Astura de antes de la guerra, fue primero en Módena y en Luino. El año 1947 lo abrió con una clara victoria en el GP de

*En 1938, tercero desde la derecha.*

Egipto, en El Cairo, con Cisitalia, delante de Ascari y Taruffi. Siguió el citado bautismo de la victoria para la Ferrari en Roma, y después fue nuevamente primero con el auto de Maranello en Vigevano y en Varese, y también segundo en Parma (detrás de Nuvolari) y en Pescara.

Con la Ferrari volvió a ganar en 1950 (GP de Nápoles), luego valoró como ningún otro las calidades del Frazer Nash, llevándolo a la victoria en 1951 en el GP de Pergusa y en la Targa Florio. Logró con la Ferrari sus últimos dos triunfos, en la Copa Cidonio y en el circuito de Sassari de 1956, y dejó las carreras al final de 1958. Retirado a la vida privada, se ocupó hasta edad avanzada de los negocios de la familia. Murió en Milán el 14 de noviembre de 1986.

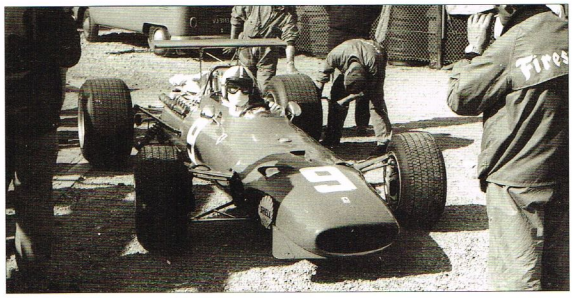
No es verdad que Chris Amon no llegó nunca primero: logró también ganar alguna carrera importante en las ocasiones en las que la mala suerte se había distraído, entretenida en molestar a algún otro... Sin embargo, esto no ocurrió en ninguno de los 96 grandes premios válidos para el Mundial de F1 disputados por el neocelandés. Y, como quien no gana en la F1 "no existe", muy pocos se acuerdan de él.

## UN GRAN TALENTO, ENTRE LOS MEJORES DE LA EPOCA

Sin embargo, Christopher Amon fue uno de los mayores talentos naturales que se haya podido admirar en una pista. Nacido en Bulls, Nueva Zelanda, el 20 de julio de 1943, hijo de un adinerado criador de ovejas, a los 17 años aprendió a manejar una vieja y gloriosa monoplaza, una Maserati 250F. Al año siguiente, compitió en la Tasman Cup. Reg Parnell advirtió sus cualidades y le ofreció un Lola-Climax de su equipo, con el que Chris debutó en la F1 en el GP de Bélgica, el 9 de junio de 1963, antes de haber cumplido los veinte años.

## TRABAJO PARA PARNELL Y MCLAREN Y LUEGO LLEGO A MARANELLO

Lamentablemente, Parnell murió pocos meses después, y Chris se encontró prácticamente desocupado. Corría cuando podía: algunas veces logró llegar y sumar puntos, pero coleccionó una serie impresionante de retiros por problemas mecánicos entre 1964 y 1965. Trabajó como



*GP de Holanda 1968: Chris Amon en Zandvoort con la Ferrari 312 F1.*

***GP de Holanda 1968, a la derecha, con la Ferrari 312 F1. Abajo, en Módena en 1968. A la izquierda, con Bandini.***

probador de Bruce McLaren, su compatriota, y justamente con Bruce hizo pareja al volante del Ford MkII que triunfó en las 24 Horas de Le Mans de 1966, luego de una épica batalla con Ferrari.

El muchacho le gustó a Maranello, que lo contrató para 1967. Una temporada que se abrió con un memorable "triplete" de Ferrari en las 24 Horas de Daytona: y, sobre la P4 ganadora, se alternaban Chris Amon y Lorenzo Bandini. Lo mismo en los Mil Kilómetros de Monza: mismo auto, misma tripulación, nuevo triunfo. En F1, Amon defendió incansablemente los colores del Cavallino, y al final de la temporada fue cuarto en el Mundial. Pero de victorias, ni siquiera una.

La esperanza se trasladó a 1968, pero sin suerte. Segundo en Inglaterra, décimo en el Campeonato, luego de problemas de todo tipo (un radiador agujereado por una piedra, trompo sobre una mancha de aceite y cosas así). Los inconvenientes parecían acabados cuando, con una Dino F2, ganó el GP de Nueva Zelanda. Pero en 1969 se repitió el eterno cliché.

## CON LA FERRARI NO CONQUISTO LA TASMAN CUP

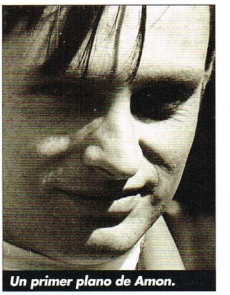
Nueva "resurrección" en la Tasman Cup, que lo vio dominar con la Dino 2,4: tres victorias y el título. Pero ya su capítulo en Maranello se cerró. En 1970 vuelve a probar con el recién nacido March, que lleva enseguida a la victoria en el Daily Express Trophy. Pero luego vuelve la rutina conocida. Siguieron dos años con Matra, otra vez una victoria inicial (GP de Argentina, no válido para el Campeonato), algún resultado con puntaje y otra serie de desilusiones.

## CORRIO CON TECNO Y TYRRELL, CERRO CON WILLIAMS

Trató sin suerte en 1973, con Tecno y Tyrrell. En 1974 incluso probó fabricar él mismo una monoplaza (Amon-AF1-Cosworth), que dejó muy pronto por un BRM. En 1975 utilizó un modesto Ensign, y cerró, en 1976, con un Williams: un accidente en las pruebas del GP de Canadá lo convenció, finalmente, de abandonar. Volvió a Nueva Zelanda para criar ovejas, con su esposa y tres hijos.

## LA CARRERA DE CHRIS AMON

*Chris Amon (Bulls, Nueva Zelanda, 20 de julio de 1943) es un caso único de piloto dotado de grandes cualidades, pero rara vez premiadas por los resultados. Más aún, en el Mundial de F1, podríamos decir, no premiadas en absoluto. Obtuvo, en total, 10 victorias: 2 en F1 (Daily Express Trophy 1970, con March, y GP de Argentina 1971, con Matra), 3 en las grandes carreras de duración (24 Horas de Le Mans de 1966 con Ford, 24 Horas de Daytona y 1000 Kilómetros de Monza 1967 con Ferrari), 5 en las pruebas de la Tasman Cup con la Ferrari Dino 2,4 (GP de Nueva Zelanda 1968 y 1969, GP de Levin 1968 y 1969, GP de Australia 1969). En el Mundial de F1, su trayectoria muestra 96 GP disputados, 5 pole positions, 19 largadas en primera fila, 3 vueltas rápidas en carrera. Se clasificó 3 veces en el segundo, 8 en el tercero, 4 en el cuarto, 7 en el quinto y 7 en el sexto puesto. Se retiró 46 veces.*



***Un primer plano de Amon.***

AUTOMOBILIA

# "Con la firma del Cavallino"

Desde los bolsos para tenis a las bolsas de golf, las ofertas de Idea Ferrari para el tiempo libre.

Para los deportistas, para quien practica el tenis o el golf, o para quien baja a las pistas, no importa si al volante de una Ferrari o simplemente de un kart, Idea Ferrari propone varios accesorios firmados por el Cavallino Rampante.

## BOLSO DE TENIS EN TEJIDO IMPERMEABLE

Comencemos con el bolso de tenis, realizado en tejido impermeable "Wet & Dry" y cuero rojo: está sabiamente modelado para contener la ropa deportiva, las raquetas, las pelotas y cualquier otra cosa necesaria para jugar sobre el polvo de ladrillo. El interior está dividido en compartimentos que pueden cerrarse. Una manija doble,

*El bolso para los pilotos del F348 Challenge.*

*La bolsa de golf en el clásico color "Rojo Ferrari".*

## LOS PRECIOS

*Todos los artículos descriptos están a la venta en la Galería Ferrari, o pueden ser ordenados vía fax al 0039-0536-949714. También pueden comprarse en los concesionarios del Cavallino. El bolso de tenis cuesta 560 dólares, la bolsa de golf 900, el set de forros para los palos 170, el bolso pequeño 100, el porta-zapatos 130, el bolso para piloto 750 y el porta-casco 410, siempre de la moneda estadounidense.*

además de una correa que facilita el transporte. Para quien practica el golf, la variedad de propuestas es todavía más amplia. Hay una linda bolsa en tejido "Wet & Dry", con terminaciones de cuero rojo, que pesa 3,3 kilos, con correa y numerosos accesorios, como las tiras para engancharla a un carrito y los anillos para fijar los forros de los palos y los fierros.

## PARA EL GOLF EXISTE UNA OFERTA AMPLIA

Existen también objetos individuales, obviamente menos costosos, que son perfectos para regalar a los apasionados, como el set de forros para los palos de golf, de color rojo y con los números en color amarillo, oro o azul. También, el pequeño bolso con "porta-tee", porta-documentos, dotado de gancho para colgar de la bolsa de palos; el bolso para los zapatos, necesario para separar el calzado con clavos de golf del resto de la indumentaria.

Un accesorio casi indispensable para quien corre en auto, y no sólo en el campeonato monomarca organizado por la Casa de Maranello con la berlinetta F355, es el bolso para piloto. Sus medidas: largo 60, alto 40,5 y ancho 27 centímetros. Está realizado en cuero rojo, tiene manijas y una correa. Lleva el logo del Challenge Ferrari en la parte superior. En la parte inferior dispone de un gran espacio que permite guardar los guantes, los zapatos de competición, la capucha anti flama y el casco.

## HAY TAMBIEN UN BOLSO PARA LLEVAR CASCO Y BUZO

Siempre caracterizado por el logo Challenge Ferrari, tenemos el bolso porta casco, capaz de contenerlo cómodamente, ya sea el tipo jet como el integral. Completado por manijas y correa, dispone de cierres en el exterior y en el interior, para poder guardar pequeños accesorios, y está forrado con un elegante tejido con motivo cachemira.

## PICNICS MOTORIZADOS

*Para los amantes de los picnics al aire libre, Ferrari sugiere una de las maneras más exclusivas de celebrar este verdadero rito: un canasto de mimbre equipado con todo lo necesario para un almuerzo de cuatro personas: platos, cubiertos, vasos, mantel, servilletas, tazas de café, termos, destapador multiuso; todo lógicamente marcado con el logo del Cavallino Rampante. El elegante canasto cuesta 800 dólares y puede ser completado por una frazada en lana roja de 189 x 159 centímetros, con una correa de cuero para su cómodo transporte, propuesta en la lista de Idea Ferrari a 150 dólares.*

***El canasto para los picnics con la propia Ferrari.***

***El bolso de tenis, que se puede usar también para otros deportes. Cuesta 560 dólares.***

# El Cavallino en las Mil Millas

Desde el Auto Avio 815 a la 250 GT, todas las deportivas de Maranello que participaron en la más famosa carrera en ruta jamás disputada en Italia.

*A la derecha, la Ferrari 166 MM SP que obtuvo la victoria absoluta en las Mil Millas de 1949.*

Son numerosos, y casi todos realizados en la última década, los mejores modelos dedicados a las participaciones, oficiales o privadas, de Ferrari en las Mil Millas. Con respecto a los ejemplares de época, los productos más recientes ofrecen una mayor fidelidad, mayor cuidado de los detalles y están sustentados en una verdadera investigación histórica, que los hace réplicas perfectas de los originales.

## LOS AUTO AVIO DE LOTARIO RANGONI Y ALBERTO ASCARI REPRODUCIDOS POR BRUMM

Se comienza, naturalmente, con los Auto Avio Ferrari 815 de Ascari y Rangoni, presentes en la edición de 1940 de la prueba de Brescia y reproducidos por Brumm con sus números de carrera 65 y 66. Seguimos con la 125 S de Cortese y Marchetti (1948), también producida por Brumm. Luego vienen las reinas de los años cincuenta: la roja 166 MM spider guiada por Biondetti y Salani en la edición 1949 (número 624); el mismo auto, blanco, confiado a P. Marzotto y Cristaldi en la edición siguiente (número 650), junto a la roja spider 195 S de Serafini y Salani (número 733) y la 195 S coupé azul metalizado de G. Marzotto y Crosara, respectivamente segundos y ganadores de la edición 1950; la 166 MM conducida en 1951 por Masseroni y Vignolo (número 343), todas realizadas por Art Model de Pesaro. Otra roja 166 MM Vignale, pero de 1952, fue realizada por Progetto K (número 533, Bordoni y Geronimo). De la misma casa es la 250 MM Pininfarina número 543 de Paolo Marzotto (1953). Un hermoso modelo de la napolitana Top Model Collection es la 375 Plus conducida en 1954 por G. Marzotto y Tortima, con el número de carrera 538 sobre capot y laterales.

## LAS 290 MM DE FANGIO Y CASTELLOTTI POR BEST MODEL

El capot que se abre y muestra una buena reproducción del 12 cilindros Ferrari y las numerosas fotoincisiones son los puntos fuertes de este modelo realizado en metal. De Best Model llegan, en cambio, las 290 MM de Juan Manuel Fangio y Eugenio Castellotti

*Ferrari 250 GT Pinin Farina.*

*Ferrari 166 MM de 1950.*

*Ferrari 166 MM de 1950.*

*La Ferrari 225 S producida por Progetto K.*

protagonistas en 1956, que se reconocen por la trompa con franja azul y amarilla para el auto del argentino, quien llegó cuarto, y simplemente amarilla para el italiano, ganador en esa edición, y por los números de carrera, respectivamente 600 y 548.

## SALIERON DE PRODUCCION LAS 860 MONZA DE MUSSO Y COLLINS

Estos modelos están dotados, desde 1996, de llantas con rayos fotoincisos, en lugar de las anteriores llantas metálicas. En cambio, salieron hace poco de producción las 860 Monza de Luigi Musso, tercero en la llegada, y el auto análogo de Collins y Klemantasky, segundos absolutos, rojas con trompa blanca y verde oscuro y números de carrera 556 y 551, respectivamente. No podía faltar una 250 GT Pinin Farina, precursora de la Tour de France: la reprodujo Bang, otra empresa de Pesaro, en la versión piloteada por Gendebien y Washer en 1957, con el número de carrera 417.

*La Ferrari 250 MM para las Mil Millas 1952, de Progetto K.*

## DE PROGETTO K UN KIT DEDICADO A LAS MIL MILLAS

Por último, es muy interesante el "paquete" Mil Millas realizado en edición limitada por Progetto K, que incluye una 225 S blanca y verde (número 556) y una 250 MM roja (número 611), con las que participaron Swaters y Bracco en las ediciones 1953 y 1952, respectivamente. Estos son los modelos de serie más interesantes y destinados a seguros aumentos de sus cotizaciones. Existen, además, muchísimos kits, de resina o de metal color blanco, producidos por BBR (que, entre otras cosas, produjo una 375 MM de 1954), por Styling Model, por Tron, por John Day, por FDS y por varios otros artesanos. Modelos tal vez más exactos y ricos en detalles, pero mucho más costosos y no siempre fáciles de armar.

### QUIEN LOS HACE Y CUANTO CUESTAN

*Best Model y Art Model: via Toscana 85, 31100 Pesaro; Tel. 0039-0721-452413. Precio: 25 dólares. Bang: via degli Abeti, 61100 Pesaro; Tel. 0039-0721-24403. Precio: 25 dólares. Brumm: Strada Lamazzo - Bizzarone, 22070 Oltrana S. Mamette (Como); Tel. 0039-031-931772. Precio: 12 dólares. Progetto K: via Pontelungo 1, 50019 Sesto Fiorentino (Firenze); Tel. 0039-055-4218679. Precio: 18 dólares. BBR: via Grieg 53/B, 21047 Saronno (Varese); Tel. 0039-02-9624516.*

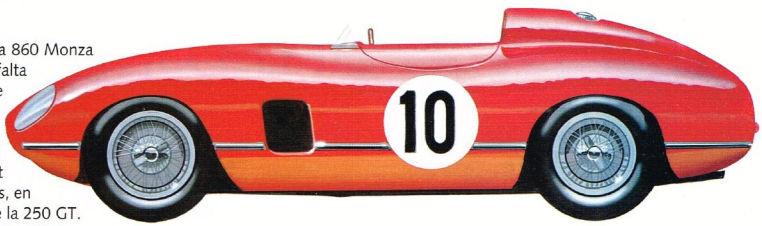
*Ferrari 195 S de 1950.*

*Ferrari 860 Monza de 1956.*

*Ferrari 166 MM de 1951.*

# 1956 290 MM: REINA DE LAS MIL MILLAS

Parecida a la 410 S y a la 860 Monza (de la que difiere por la falta de caños de escape sobre el costado izquierdo y por la gran toma de aire), la 290 MM marca el pasaje de las Ferrari sport al motor de doce cilindros, en este caso derivado del de la 250 GT. Ganó las Mil Millas del año 1956 con Eugenio Castellotti, y el éxito de Trintignant y P. Hill en el GP de Suecia le permitió a Ferrari volver a conquistar el Mundial.




| | |
|---|---|
| **Motor:** | 12 cilindros en V a 60°, delantero longitudinal, 73 x 69,5 mm, 3490,61 cm³, monoblock de aleación liviana, compresión 9:1 |
| **Distribución:** | monoárbol a la cabeza, 2 válvulas por cilindro |
| **Alimentación:** | 3 carburadores Weber 36 IR4/C1 |
| **Potencia:** | 320 CV a 7300 rpm |

| | |
|---|---|
| **Cuerpo vehículo:** | tubular con plataforma |
| **Suspensiones:** | del. independientes, tras. con puente rígido |
| **Tracción:** | trasera, cambio de 4 marchas + MA |
| **Frenos:** | tambores |
| **Peso:** | 880 kilos |
| **Velocidad máxima:** | 280 Km/h |

# 1956 625 LM: SPORT DE CUATRO CILINDROS

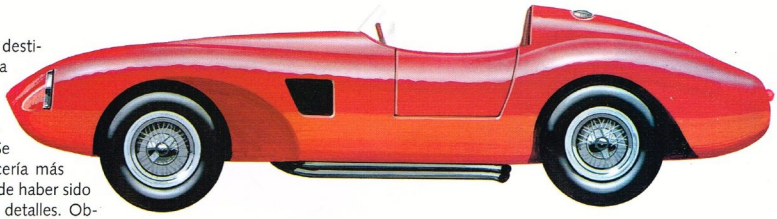
El particular reglamento de las 24 Horas de Le Mans de 1956 le impuso a Ferrari realizar un modelo específico, la 625 LM, vehículo sport equipado con motor de cuatro cilindros de 2,5 litros de la 625 F1. La caja es de cuatro velocidades, todas sincronizadas, y la carrocería fue fabricada por Touring. Olivier Gendebien y Maurice Trintignant obtuvieron el tercer puesto absoluto, y luego el automóvil fue retirado de las carreras.

| | |
|---|---|
| **Motor:** | 4 cilindros en línea, delantero longitudinal, 94 x 90 mm, 2498,32 cm³, block en aleación liviana, compresión 13:1 |
| **Distribución:** | biárbol a la cabeza, 2 válvulas por cilindro |
| **Alimentación:** | 2 carburadores Weber 42 DCO/4 |
| **Potencia:** | 2250 CV a 6200 rpm |

| | |
|---|---|
| **Cuerpo vehículo:** | monoblock de caños de acero |
| **Suspensiones:** | del. independientes, tras. con puente rígido |
| **Tracción:** | trasera; cambio de 4 velocidades + MA |
| **Frenos:** | tambores |
| **Peso:** | 700 kilos |
| **Velocidad máxima:** | 250 Km/h |

# 1957 500 TESTA ROSSA CORSA: DINASTIA GANADORA

Representa la versión destinada a las carreras de la 500 Testa Rossa, en cumplimiento del anexo C del Código Deportivo Internacional. Se reconoce por la carrocería más baja y esbelta, además de haber sido modificada en algunos detalles. Obtuvo muchísimas victorias de su clase en todo el mundo, permitiéndoles a un gran número de pilotos inscribir su nombre en los anales de las carreras de mayor importancia.



| | |
|---|---|
| **Motor:** | 4 cilindros en línea, delantero longitudinal, 90 x 78 mm, 1984,86 cm³, monoblock de aleación liviana, compresión 9:1 |
| **Distribución:** | 2 árboles a la cabeza, 2 válvulas por cilindro |
| **Alimentación:** | 2 carburadores Weber 40 DCO/3 |
| **Potencia:** | 190 CV a 7400 rpm |

| | |
|---|---|
| **Cuerpo vehículo:** | monoblock de caños de acero |
| **Suspensiones:** | del. independientes, tras. puente rígido |
| **Tracción:** | trasera: cambio de 4 marchas + MA |
| **Frenos:** | tambores |
| **Peso:** | 680 kilos |
| **Velocidad máxima:** | 245 Km/h |

# LAS FOTOS MAS LINDAS DE LA FERRARI

*Michele Alboreto en el Gran Premio de Alemania 1986.*

# EL MITO
# Ferrari

***Las carreras, los hombres, la historia, los autos de ensueño***

## *En el próximo número:*

412 MI, el Cavallino
piensa en EE.UU.

246 SP, la primera sport
con motor trasero

Jean Alesi,
piloto de corazón

Modelismo,
todas las Testarossa 1984